

BOLLETTINO MARITTIMO



La presente edizione del Bollettino Marittimo analizza varie recenti sentenze che sono state emesse durante il periodo estivo.

Innanzitutto, il caso relativo alla nave OCEAN VICTORY, dove la Corte ha considerato la responsabilità per danni causati dall'inadempimento alla garanzia di porto sicuro.

Ancora, in materia di contratti di noleggio, un caso (FORTUNE PLUM) relativo a renunciation e risoluzione di un contratto di noleggio, ed una sentenza (EEMS SOLAR) relativa al trasferimento della responsabilità per lo stivaggio ai sensi di una polizza di carico.

In materia di assicurazione marittima, invece, un caso (DC MERWESTONE) relativo all'opposizione da parte degli assicuratori ad un reclamo fondato su di una dichiarazione fraudolenta.

Di interesse, anche due altre importanti sentenze: BULK CHILE, relativa alla possibilità che un armatore non pagato dal suo noleggiatore a tempo possa essere legittimato a richiedere il pagamento del freight ai sensi della polizza di

carico, quando essa specifichi il pagamento nei confronti di un'altra parte; e YONG JIN, caso dove si analizza se una garanzia data dai sub-noleggiatori al Comandante della nave sia stata data ed accettata dal medesimo in qualità di rappresentante degli armatori o dei noleggiatori intermedi.

Per concludere, un aggiornamento sulla pirateria e su navi recentemente liberate, ed alcune notizie relative ad Holman Fenwick Willan.

La "OCEAN VICTORY" – Gard Marine & Energy Ltd v. China National Chartering Co Ltd¹ – Garanzia di porto sicuro

In questa sentenza, emessa lo scorso 30 luglio, la Corte ha stabilito l'insicurezza del porto ed il conseguente inadempimento da parte dei noleggiatori alla garanzia di porto sicuro, come specificata nel contratto.

1 [2013] EWHC 2199 (Comm)



La nave *Ocean Victory*, una rinfusiera capesize, era stata noleggiata a scafo nudo dai suoi registered owners, Ocean Victory Maritime Inc (OVM) ad Ocean Line Holdings Ltd (OLH) per un periodo di 10 anni su un Barecon 89 modificato che prevedeva che la nave potesse essere impiegata solamente tra porti validi e sicuri (*"only between good and safe ports"*).

OLH noleggiò a tempo la nave a parte convenuta, Sinochart, per *"minimum 5 months maximum 7 months via safe anchorage(s), safe berth(s), safe port(s)"*, su di un formulario NYPE modificato. Sinochart, a sua volta, sub-noleggiò la nave ad una terza parte (Daiichi) per un *"time charter trip via safe port(s) safe anchorages(s) South Africa"*, anch'esso su un NYPE modificato.

Il 24 ottobre 2006, *Ocean Victory*, parzialmente carica di un carico di minerale di ferro, cercò di lasciare il porto di Kashima, Giappone, durante una brutta tempesta. Come il giudice rinvenne, il Comandante era stato avvisato dal rappresentante dei noleggiatori al porto di partire e cercare rifugio fuori, stante la preoccupazione che gli ormeggi potessero cedere. La nave, tuttavia, quando procedette lungo il canale, dovette affrontare venti settentrionali di forza 9 della scala di Beaufort e mare grosso.

Dopo essersi incagliata, la nave venne abbandonata dall'equipaggio e successivamente affondò, nonostante l'assistenza del Nippon Salvage sui termini LOF 2000. Alla fine, si spezzò.

Il relitto venne successivamente rimosso.

L'incidente diede origine ad un reclamo pari a US\$137.6 milioni, cifra che comprendeva: US\$88.5 milioni per la perdita della nave; nolo perso fino al 27 dicembre 2006 nell'ammontare di US\$2.7 milioni; i costi per SCOPIC ai sensi del LOF 2000 nella somma di

"Non vi era alcun sistema al porto che garantisse che una nave delle dimensioni della Ocean Victory potesse partire solo in situazioni meteorologiche cui potesse far fronte."

US\$12 milioni; ed infine, il costo per la rimozione del relitto, pari a US\$34.5 milioni.

Parte attrice, gli assicuratori corpo e macchina, che avevano esperito l'azione in qualità di cessionari dei reclami sia di OVM che OLH, ritennero che l'incidente fosse stato causato dall'insicurezza del porto di Kashima ove Daiichi aveva ordinato che la nave si dirigesse. Daiichi e Sinochart (i noleggiatori) argomentarono che il porto in questione non fosse pericoloso ma che, anche se lo fosse stato, la causa dell'incidente non sarebbe stata da ravvisarsi nell'insicurezza del porto medesimo, bensì in un malinteso da parte del Comandante che aveva frainteso che fosse stato dato ordine alla nave di lasciare il porto e/o la negligenza della navigazione del Comandante all'uscita dal porto medesimo.

I noleggiatori argomentarono che:

- Un porto non sia da considerarsi non sicuro perché i suoi sistemi non proteggono contro qualsiasi possibile pericolo, essendo necessario solo un livello di sicurezza ragionevole ed il prendere precauzioni ragionevoli.
- Alla luce del fatto che nessuna nave era mai rimasta prima intrappolata in una combinazione di vento e onde all'ormeggio e condizioni avverse nel canale, sarebbe stato difficile criticare il porto per non aver stabilito un sistema di protezione contro un tale (non) rischio.

La Corte specificò che:

- I requisiti per un porto sicuro sono stati analizzati nel caso *The Eastern City* [1958] dove si specifica: *"un porto non sarà sicuro a meno che, nel periodo di tempo relativo, la nave in questione possa raggiungerlo, usarlo e partire, in assenza di avvenimento anomalo, senza essere esposta ad un pericolo che non possa essere evitato da buona navigazione ed arte marinaresca."*
- Tale affermazione non ha fatto riferimento ad un livello di sicurezza "ragionevole", e tale concetto potrebbe introdurre un'inappropriata incertezza nel significato della garanzia di porto sicuro qualora la sicurezza dovesse concepirsi come "sicurezza ragionevole" piuttosto che "sicurezza". La garanzia dei noleggiatori era di sicurezza, e non di sicurezza ragionevole.
- La domanda da porsi in caso di porto non sicuro non fosse tanto mirata alla condotta dell'autorità portuale, per esempio, nel prendere precauzioni al fine di proteggere la nave poi fallite, ma fosse piuttosto relativa all'esposizione della nave ad un pericolo impossibile da evitare con le sole buona navigazione ed arte marinaresca.
- Non vi era alcun sistema al porto che garantisse che una nave delle dimensioni della Ocean Victory potesse partire solo in situazioni meteorologiche cui potesse far fronte.



■ La tempesta che scoppiò al porto di Kashima il 24 ottobre 2006 non aveva costituito un evento anomalo.

■ Un evento anomalo era quello correlato alle caratteristiche particolari del porto. Il pericolo affrontato dalla *Ocean Victory* era legato alle caratteristiche particolari di Kashima, che scaturì da due caratteristiche del porto, la vulnerabilità dell'ormeggio e la vulnerabilità del canale a venti settentrionali. Certamente, il fatto che queste avversità meteorologiche si originarono nello stesso momento, costituì un evento raro, ma nessuno al porto ne rimase sorpreso. È probabile che la tempesta che scoppiò il 24 ottobre 2006 sia stata una delle più gravi tempeste che si siano mai abbattute su Kashima in termini di violenza, velocità di danneggiamento e durata, ma le caratteristiche rilevanti furono quelle che diedero avviso del pericolo, e, precisamente, la presenza di onde lunghe e venti settentrionali. Né onde lunghe né venti settentrionali possono essere descritti come rari. Anche se la simultanea occorrenza di questi due eventi sia rara nella storia del porto, tale evento derivava dalle caratteristiche o particolarità del porto medesimo.

I noleggiatori avevano argomentato che la nave non avesse lasciato il molo per via di ciò che aveva detto il rappresentante al porto dei noleggiatori, ma per fraintendimenti tra il Comandante e l'agente della nave, e tra il Comandante ed il pilota.

Tuttavia, la Corte ritenne che non vi fu alcuna frattura nella catena causale, che aveva avuto inizio dall'avviso del rappresentante dei noleggiatori di lasciare il porto, sino alla concreta partenza della nave. La causa effettiva dell'incidente fu l'avviso di partire dato dal rappresentante al porto, il quale

consiglio, dato senza considerare se fosse sicuro partire, rifletté l'insicurezza del porto medesimo.

Anche se vi fosse stata presunta negligenza della navigazione da parte del Comandante, l'insicurezza del porto sarebbe rimasta la reale ed effettiva causa dell'incidente (le sentenze emesse nei casi *Environment Agency v Empress CarCo (Abertillery) Ltd* [1999] 2 AC 22, *The Dagmar* [1968] 2 Lloyd's Rep 563 e *The Polyglory* [1977] 2 Lloyd's Rep 353 vennero prese in considerazione).

Pertanto, la Corte concluse che l'incidente venne causato dall'insicurezza del porto.

I noleggiatori argomentarono, inoltre, che gli attori, in quanto cessionari di OLH (noleggiatori a scafo nudo) non potessero reclamare la perdita della nave da Sinochart, che a loro volta non potevano reclamare la perdita da Daiichi in quanto:

■ La clausola 12 del contratto di noleggio a scafo nudo (in virtù della quale OLH avrebbe dovuto mantenere la nave assicurata a sue spese contro i rischi marittimi, al fine di proteggere gli interessi di sia OVM che OLH, con le polizze assicurative in nome congiunto di OVM e OLH) conteneva un codice completo per il trattamento delle perdite tra OVM e OLH, nel caso di perdita totale;

■ Pertanto, le parti del contratto a scafo nudo non potevano avere inteso che OLH potesse essere responsabile nei confronti di OVM per inadempimento della garanzia di porto sicuro ai sensi del contratto a scafo nudo, con riguardo alle perdite coperte dall'assicurazione corpi sottoscritta da OLH a sue spese in nome congiunto sia di OVM che OLH.

La Corte decise che, nel presente caso:

■ Vi fosse una espressa garanzia di porto sicuro da parte di OLH in qualità di noleggiatore a scafo nudo;

■ Non vi fosse alcun codice di diritti ed obbligazioni nella clausola 12 che riguardasse le perdite assicurate causate da un inadempimento alla garanzia del porto sicuro;

■ Non vi fosse alcuna espressa estromissione al diritto di surrogazione; e

■ Tali caratteristiche del noleggio a scafo nudo suggerivano che il noleggiatore fosse responsabile nei confronti dell'armatore per inadempimento alla garanzia di porto sicuro, nonostante fossero congiuntamente assicurati e potessero trarre beneficio dell'assicurazione nel modo così stabilito all'interno della clausola 12 (le sentenze emesse nei casi *The Evia* (No 2) [1982] 2 Lloyd's Rep 307; [1983] 1 AC 736, *The Concordia Fjord* [1984] 1 Lloyd's Rep 385, *The Chemical Venture* [1993] 1 Lloyd's Rep 508, *Gilbert-Ash (Northern) Ltd v Modern Engineering (Bristol) Ltd* [1974] AC 689, e *Tyco Fire and Integrated Solutions (UK) Ltd v Rolls-Royce Motor Cars Ltd* [2008] Lloyd's Rep IR 617 vennero prese in considerazione).

Pertanto, interpretando in modo corretto il bareboat, i noleggiatori a scafo nudo risultarono responsabili nei confronti del registered owner per i danni dovuti in inadempimento alla garanzia di porto sicuro, nonostante il valore della nave fosse recuperabile, e fosse stato recuperato, dai registered owners dagli assicuratori corpi.



Commento

La sentenza fornisce un ulteriore chiarimento circa l'obbligo di un noleggiatore relativo alla sua garanzia di porto sicuro.

Non si tratta di un livello di sicurezza solo "ragionevole" e vi deve essere, nel porto, un sistema che non rischi di esporre la nave in questione a condizioni meteorologiche cui non possa fare fronte, in assenza di un evento anomalo. Inoltre, la rara simultanea occorrenza di due eventi che fanno parte delle caratteristiche del porto (nella fattispecie, onde lunghe e venti settentrionali) non sarà da considerarsi evento "anomalo".

Per informazioni si prega di rivolgersi a [Richard Mabane](mailto:richard.mabane@hfw.com) all'indirizzo e-mail richard.mabane@hfw.com o al numero telefonico +44 (0) 20 7264 8505 (diretto) o +44 (0) 7881 827952 (cellulare).

La "FORTUNE PLUM" – Risoluzione e 'renunciation' di un contratto di noleggio – *White Rosebay Shipping SA v Hong Kong Chain Glory Shipping Ltd*²

In questa sentenza emessa lo scorso 23 maggio, un collegio arbitrale ha, erroneamente, ritenuto un armatore in 'repudiatory breach' (ossia, responsabile di un'inadempienza sufficientemente grave da legittimare la risoluzione del contratto) di un contratto di noleggio a seguito della sua cancellazione della nave per il mancato pagamento del nolo da parte del noleggiatore. Il collegio ha rinvenuto che l'armatore avesse affermato ("affirmed") il contratto di noleggio permettendo la scarica della nave prima del ritiro della stessa, ma senza rilevare se vi fosse stato un continuo renouncement del contratto da parte del noleggiatore

"... La rara simultanea occorrenza di due eventi che fanno parte delle caratteristiche del porto ... non sarà da considerarsi evento "anomalo" "

a seguito dell'affirmation; nel qual caso, la risoluzione contrattuale da parte dell'armatore potrebbe essere stata legittima.

L'armatore impugnò in appello la decisione arbitrale che dichiarava non potesse reclamare i danni dal noleggiatore convenuto, facendo riferimento alla 'renunciation' di quest'ultimo al contratto di noleggio.

I Fatti

Il noleggiatore aveva continuamente pagato le rate di nolo oltre la scadenza, ed i ritardi avevano iniziato a divenire sempre più lunghi e le rate non saldate sempre più alte. Al momento della mancata ricezione del pagamento del mese di settembre 2011, l'armatore aveva minacciato di ritirare la nave dal servizio se il pagamento non fosse stato effettuato nei tre giorni successivi. Una parte dell'ammontare dovuto venne saldata all'inizio del mese di ottobre, ma non vi furono ulteriori pagamenti.

L'armatore notificò una diffida ad adempiere al noleggiatore e, il 24 ottobre, comunicò il preavviso del ritiro della nave, laddove il saldo non fosse stato ricevuto. Il 7 novembre, in assenza di pagamento, l'armatore concluse che il noleggiatore fosse in 'repudiatory breach' del contratto. Il 9 novembre, questi decise di porre fine al contratto di noleggio, ed il 12 novembre ordinò al Capitano della nave di fermare la scarica del carico e di attendere istruzioni. Dal momento che il contratto di noleggio prevedeva che la scarica dovesse effettuarsi a spese del noleggiatore, l'armatore diede il permesso di proseguirla; essa

venne completata il 14 novembre, quando l'armatore accettò il 'repudiatory breach' del noleggiatore, e risolse il contratto.

Il noleggiatore ritenne il ritiro della nave da parte dell'armatore come illegittimo e di per sé stesso un 'repudiatory breach' in base al quale esso effettuò una presunta risoluzione del contratto.

Il collegio arbitrale rinvenne che l'armatore avesse avuto un lasso di tempo ragionevole tra il 7 e l'11 novembre durante il quale decidere se accettare o meno la 'renunciation' del noleggiatore e che, avendo deciso di accettarla avesse nonostante tutto continuato a considerare il contratto come attivo, lasciando la nave in servizio per la scarica del carico. Il collegio decise che questo ammontasse ad una chiara 'affirmation' del contratto di noleggio, e che il ritiro della nave il 14 novembre avesse, di conseguenza, costituito esso stesso un 'repudiatory breach' da parte dell'armatore, legittimando la risoluzione contrattuale da parte del noleggiatore.

L'armatore argomentò che:

1. Il collegio aveva errato nella valutazione del periodo di tempo che costituisca 'reasonable time';
2. Il permettere alla nave di rimanere a servizio dei noleggiatori al fine di scaricare non può essere ritenuto 'affirmation' inequivocabile del contratto di noleggio;
3. Nessun collegio ragionevole potrebbe aver raggiunto la conclusione che l'armatore avesse affermato ('affirmed') il contratto;

2 [2013] EWHC 1355 (Comm)



4. Laddove la 'renunciation' di un contratto continui dopo che la parte innocente lo abbia affermato ('affirmed'), quest'ultima può comunque accettare la continua 'renunciation' al fine di risolvere il contratto.

L'appello è stato accolto in parte, la Corte ritenendo che:

1. Non vi era stato alcun errore in diritto nell'approccio del collegio arbitrale nel determinare un 'reasonable time'; ciò risultava coerente con l'approccio determinato nel caso *Stocznia Gdanska SA v Latvian Shipping Co (Repudiation)* [2002] EWCA Civ 889, [2002] 2 All E.R. (Comm) 768. Il fatto che l'armatore, l'11 novembre, avesse già deciso di accettare l'inadempimento, costituiva prova che il periodo tra il 7-11 novembre era stato sufficiente.
2. Il collegio arbitrale ha espressamente riconosciuto le ragioni commerciali dell'armatore per permettere alla nave di scaricare a spese del noleggiatore. La sua conclusione che tale condotta in ogni caso conducesse ad una 'affirmation' del contratto di noleggio non era basata sul mero atto di continuare a scaricare il carico, ma sul fatto che l'atto di permettere al noleggiatore di scaricare a sue spese risultasse in conformità ai termini del contratto di noleggio.
3. Dal momento che il lodo di un collegio arbitrale non risulta un esercizio meccanico, e pertanto diversi collegi possono raggiungere diverse conclusioni, non poteva essere data una risposta "corretta". La corretta applicazione della legge non portava inevitabilmente alla conclusione che non vi fosse stata una 'affirmation', ed in questo caso, due sentenze precedenti (*Finelvet AG v Vinava Shipping Co Ltd (The*

"La corretta applicazione della legge non portava inevitabilmente alla conclusione che non vi fosse stata una 'affirmation'"

Chrysalis) [1983] 1 W.L.R. 1469 and *Yukong Line Ltd of Korea v Rendsburg Investments Corp of Liberia (The Rialto)* (Preliminary Issues) [1996] 2 Lloyd's Rep. 604) trovarono applicazione.

4. In caso di 'renunciation' o 'anticipatory breach' (che, al contrario di 'repudiation' non si basano necessariamente sul concreto inadempimento attuale, ma piuttosto su prove di un intento di non adempiere in futuro) un collegio arbitrale deve attentamente considerare se vi sia stata condotta dopo l'"affirmation" al fine di dimostrare che la 'renunciation' stesse continuando. Non era possibile per la Corte adita dichiarare che il noleggiatore avesse continuato la 'renunciation' del contratto dopo l'"affirmation" da parte dell'armatore. Il collegio avrebbe dovuto decidere in merito, ma non lo fece. Non ne seguì necessariamente che la risoluzione del contratto a seguito di una 'affirmation' costituisse un 'repudiatory breach'. Il collegio arbitrale, pertanto, errò nel ritenere che l'armatore fosse in *repudiatory breach*.

Alla luce di quest'ultimo, il Giudice ordinò che il Lodo arbitrale fosse annullato e rimesso al Collegio arbitrale perché potesse considerare, alla luce della sentenza, se la 'renunciation' da parte del noleggiatore fosse continuata dopo la 'affirmation' del contratto e, in tal caso, se la risoluzione del contratto fosse stata legittima, anziché una 'repudiation' dello stesso.

Per informazioni si prega di rivolgersi a **Richard Mabane** all'indirizzo e-mail richard.mabane@hfw.com o al numero telefonico +44 (0) 20 7264 8505 (diretto) o +44 (0) 7881 827952 (cellulare).

La "DC Merwestone" – Versloot Dredging BV v HDI Gerling Versicherung AG³; – Gli assicuratori si oppongono a reclamo fondato su dichiarazione fraudolenta di un membro dell'equipaggio

In questa sentenza emessa lo scorso 14 giugno, di importanza non solo per gli assicuratori marittimi ma anche non marittimi, la Corte ha considerato l'utilizzo di mezzi fraudolenti nel contesto di un reclamo assicurativo. Nel caso specifico, i danni al motore di una nave causati dall'ingresso di acqua di mare come risultato della negligenza dell'equipaggio hanno costituito una perdita assicurabile come pericolo del mare ('*peril of the seas*'). Gli assicuratori, tuttavia, si sono opposti al reclamo dell'armatore basato su di una polizza assicurativa marittima, e supportato dalla dichiarazione fraudolenta messa per iscritto da un membro dell'equipaggio.

Parte attrice, l'armatore, depositò un reclamo ai sensi della polizza assicurativa contro parte convenuta, gli assicuratori corpi e macchina. Prima di iniziare un viaggio, l'equipaggio della nave aveva utilizzato la pompa di emergenza dell'acqua ma non aveva provveduto a svuotarla accuratamente. Dell'acqua di mare era rimasta nella

3 [2013] EWHC 1666 (Comm)



pompa ed i suoi filtri erano ghiacciati e successivamente espansi, causando una frattura nell'involucro esterno della pompa e distorcendo il tappo del filtro, precedentemente sigillato. Successivamente alla partenza della nave, il ghiaccio si sciolse e l'acqua di mare afflù dalla frattura e dal coperchio del filtro, andando ad inondare la sala motori ed inabilitando la nave, stante che il motore principale venne gravemente danneggiato.

Il reclamo dell'armatore ai sensi della polizza per la perdita che ne risultò venne opposto dagli assicuratori, che argomentarono:

1. La perdita non era assicurata dal momento che non era stata causata da un pericolo del mare ("peril of the seas");
2. La perdita è stata causata da unseaworthiness (inidoneità alla navigazione) della nave, di cui l'armatore era al corrente, così che nessuna responsabilità poteva scaturire ai sensi dell'articolo 39 (5) del Marine Insurance Act 1906, dal momento che vi erano stati blocchi nei tubi negli impianti di sentina della nave;
3. Il reclamo era stato rigettato, dal momento che la sua presentazione era supportata da una dichiarazione fraudolenta, corrispondente ad una lettera in cui un membro dell'equipaggio, intenzionalmente o sconsideratamente, diede una falsa narrazione dell'incidente, nello spiegare la quantità di acqua che aveva raggiunto la sala motori, affermando erroneamente che gli allarmi di sentina si fossero azionati, ma che fossero stati ignorati, ritenendo che fossero scattati per via del cattivo tempo.

La Corte ha deciso a favore dei convenuti, per i seguenti motivi:

1. Se una perdita sia coperta da una polizza marittima dipende dalla sua causa primaria, secondo la sentenza emessa nel caso *Global Process Systems Inc v Syarikat Takaful Malaysia Bhd (The Cendor Mopu)* [2011] UKSC 5, [2011] 1 All E.R. 869. Vi sono due elementi costituenti un pericolo del mare. Prima di tutto, deve essere un 'peril', un evento fortuito e non qualcosa che ci si aspetta che accada. Inoltre, il pericolo causa dell'incidente doveva essere 'of the seas'; non era sufficiente che fosse meramente accaduto a bordo della nave. L'ingresso di acqua di mare causato da negligenza era stato un incidente fortuito che normalmente costituiva un 'peril of the seas', dal momento che si trattava di accidentale ingresso di acqua di mare all'interno di una parte della nave, ed in una maniera per cui essa non sarebbe dovuta entrare (le sentenze emesse nei casi *Davidson v Burnand (1868-69)* L.R. 4 C.P. 117 and *Canada Rice Mills Ltd v Union Marine & General Insurance Co Ltd [1941] A.C. 55* trovarono applicazione). Nel caso di specie, l'incidente costituiva una perdita primariamente causata da un pericolo del mare e, per la precisione, il fortuito ingresso di acqua di mare durante il viaggio, anche se causato dalla negligenza dell'equipaggio al porto di caricazione.
2. Ai sensi dell'articolo 39(5) del Marine Insurance Act 1906, laddove, con la conoscenza dell'assicurato, la nave avesse salpato in quello stato, l'assicuratore non sarebbe stato responsabile per nessuna perdita attribuibile ad unseaworthiness. Sulla base delle prove, né l'armatore, né l'equipaggio della

nave era al corrente dei blocchi negli impianti di sentina. In ogni caso, parte convenuta non riuscì a dimostrare che, laddove i sistemi di sentina avessero correttamente funzionato, l'ingresso di acqua di mare sarebbe stato controllato e l'incidente evitato.

3. Un assicurato che abbia posto in essere un reclamo fraudolento rinuncia a reclami minori che avrebbe potuto vedersi affermare. Un dispositivo fraudolento è stato utilizzato ritenendo l'assicurato di aver sofferto la perdita reclamata, ma nel tentativo di migliorare o abbellire i fatti attorno al reclamo con qualche bugia, (le sentenze emesse *Agapitos v Agnew (The Aegeon)* (No. 1) [2002] EWCA Civ 247, [2003] Q.B. 556 trovarono applicazione).

Non vi era alcuna ragione per cui l'assicuratore dovesse venire ingannato dalla menzogna, o che la stessa potesse giocare un ruolo nella sua considerazione circa se o quando pagare il reclamo; è stato il tentativo dell'assicurato di ingannare che fu sufficiente ad attrarre la sanzione della decadenza del reclamo valido, come specificato nel caso *The Aegeon*. Il membro dell'equipaggio non aveva alcuna base per credere che quanto menzionato nella lettera fosse vero. Si trattava di una falsità detta incautamente per promuovere il reclamo nella speranza di un pronto accordo. Ne seguì che la difesa di parte convenuta del dispositivo fraudolento riuscì, e che il reclamo di parte attrice, gli armatori, altrimenti valido, venne rigettato.

Inoltre, la Corte ha notato, *en passant*, che detta conclusione, seppure inevitabile, è stata deplorabile. In una scala di colpevolezza che potrebbe intaccare la condotta fraudolenta relativa alla realizzazione dei reclami, la condotta del membro dell'equipaggio era posizionata in fondo. Si trattava di una falsità molto negligente, detta



“L’esito per l’armatore è stato molto severo. Un armatore potrebbe trovarsi senza copertura assicurativa solo per una dichiarazione scorretta da parte di un membro dell’equipaggio per la quale sarebbe difficile ritenere l’armatore responsabile.”

senza essere attentamente pianificata, e menzionata in una sola occasione senza insistere sul suo contenuto all’udienza finale. La sanzione comminata agli armatori di essere stati privati di un reclamo sostanzialmente valido come risultato di questa falsità, è stata dura e sproporzionata. La legge dovrebbe stabilire una connessione sufficientemente vicina tra un mezzo fraudolento ed un reclamo valido per far sì che questo sia giusto e proporzionato per rigettare il reclamo. Tuttavia, quello che sia giusto e proporzionato dipende dalle circostanze di ogni singolo caso.

Commento

La Corte ha correttamente applicato il diritto in materia, giustificando il rigetto del reclamo da parte dell’assicuratore.

Tuttavia, come la Corte stessa ha constatato, l’esito per l’armatore è stato molto severo.

In questo modo, un armatore potrebbe trovarsi senza copertura assicurativa solo per una dichiarazione scorretta da parte di un membro dell’equipaggio per la quale sarebbe difficile ritenere l’armatore responsabile, e che non costituisce una parte importante del materiale a supporto del reclamo.

Può succedere, per esempio, che un membro dell’equipaggio nasconda o esageri certi fatti inerenti le circostanze del sinistro per celare il suo ruolo nel sinistro stesso, ed un armatore innocente potrebbe credere a tali affermazioni ed usarle per promuovere il reclamo assicurativo.

Come giustamente notato dalla Corte, bisognerebbe richiedere la sussistenza di un qualche livello di nesso causale tra la dichiarazione falsa ed il reclamo assicurativo, per evitare un risultato sproporzionato ed ingiusto, visto che si potrebbe trattare pure la perdita totale di una nave.

Per informazioni si prega di rivolgersi a [Richard Mabane](#) all’indirizzo e-mail richard.mabane@hfw.com o al numero telefonico +44 (0) 20 7264 8505 (diretto) o +44 (0) 7881 827952 (cellulare).

La “EEMS SOLAR” – Trasferimento di responsabilità per lo stivaggio ai sensi della polizza di carico – *Yuzhny Zavod Metall Profil LLC v Eems Beheerder B.V.*

In questo caso, la cui sentenza è stata emessa lo scorso 5 giugno, parte attrice, il ricevitore, aveva depositato un reclamo contro gli armatori della nave EEMS SOLAR a seguito dei danni al carico costituito da 411 rotoli di fogli di acciaio zincato preverniciati. Il danno si verificò quando il carico sbandò durante il viaggio da Xingang, China, a Novorossiysk, Russia. Parte attrice sostenne che il danno fosse dovuto alla mancata idoneità della nave alla navigazione, stante che essa non sarebbe stata accuratamente equipaggiata con materiale supplementare al momento della partenza dal porto di caricazione, ed inoltre che l’equipaggio della nave

medesima non si sarebbe preso cura del carico durante il viaggio. Il reclamo venne posto sull’alternativa che, se il danno al carico fosse stato dovuto alla scarsa cura dello stivaggio, parte convenuta, gli armatori, sarebbero stati contrattualmente responsabili per questo.

Il carico venne spedito sulla base di una polizza di carico su formulario Congenbill 1994, che incorporava contrattualmente sia le Regole dell’Aja 1924, sia un contratto di noleggio Gencon 1994 che gli armatori convenuti avevano concluso con un terzo noleggiatore.

L’articolo III Regola 2 delle Regole dell’Aja stabilisce che: *“Subordinatamente alle disposizioni dell’articolo 4, il vettore dovrà appropriatamente ed accuratamente caricare, rimaneggiare, stivare, trasportare, conservare, curare e scaricare le merci trasportate”*.

La clausola 5 del contratto di noleggio incorporato stabiliva che il carico doveva essere portato in stiva, caricato, stivato e/o bilanciato, rizzato, contato e/o messo in sicurezza dai noleggiatori, senza alcun rischio, responsabilità o costo qualsiasi per gli armatori.

La Corte sostenne che il danno fosse dovuto ad un inappropriato stivaggio, stante che dei blocchi alle bobine non vennero utilizzati. Ciò significava che il carico sarebbe stato in condizione di sbandare mentre la nave si trovava in passaggio attraverso l’Oceano Indiano durante la stagione dei Monsoni.

La nave non risultava inadatta alla navigazione per mancanza di equipaggiamento, e l’equipaggio non aveva omesso di prendersi cura del carico durante il viaggio.

Per quanto riguarda la responsabilità degli armatori per l’inaccurato stivaggio, le argomentazioni delle parti circa l’incorporazione della clausola 5 del contratto di noleggio furono le seguenti.



I ricevitori sostennero che la clausola 5 non fosse incorporata dal momento che:

1. La clausola non avrebbe avuto senso nel contesto di una polizza di carico che regolava i diritti delle parti a quel contratto di trasporto;
2. Nonostante un grado di manipolazione verbale fosse permessa, esso si realizzò soltanto dove le parti avevano inteso che esso sarebbe stato applicato dove avesse avuto maggior senso commerciale (*The Miramar* [1984] AC 676; *The Spiros C* [2000] 2 Lloyd's Rep. 319);
3. l'incorporazione in questo caso non si sarebbe potuta intendere e non avrebbe avuto senso commerciale, stante che non vi era motivo per cui un ricevitore avrebbe dovuto assumere la responsabilità per le operazioni di carico sulle quali non aveva avuto controllo; ed, inoltre, che
4. Il vettore contrattuale rimane responsabile nei confronti di un consegnatario / portatore di una polizza di carico per i danni scaturiti dall'inadeguatezza dello stivaggio, anche se la responsabilità di effettuare lo stesso sia passata ai noleggiatori.

Gli armatori convenuti argomentarono, invece, che la clausola 5 fosse stata validamente incorporata nel contratto di trasporto e che, per effetto di ciò, la responsabilità per la caricazione e lo stivaggio del carico si fosse trasferita ai noleggiatori. Con riferimento alle sentenze emesse dalla House of Lords in *GH Renton v Palmyra Trading Corporation* [1957] AC 149 e *The Jordan II* [2003] 2 Lloyd's Rep. 87, il trasferimento di responsabilità ad una terza parte era sufficiente, e non vi fu alcun bisogno di manipolare il linguaggio al fine di leggere la parola "charterers" nella clausola 5 come "shippers" e/o "receivers". Con riguardo al

"L'articolo III (2) non impone sul vettore un obbligo di svolgere le operazioni di caricazione e stivaggio, ma definisce l'obbligo applicabile qualora quelle operazioni debbano, da contratto, essere svolte dal vettore."

fatto che gli armatori convenuti conservassero una responsabilità residua per gli atti di tale terza parte (la questione venne considerata dalla Corte d'Appello nel caso *The Coral* [1993] 1 Lloyd's Rep. 1), la clausola 5 prevedeva espressamente con le parole: "free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owner" che gli armatori convenuti non erano responsabili per gli atti di parti terze.

La Corte stabilì che la clausola 5 fosse stata validamente incorporata nel contratto di trasporto e che essa avesse efficacia al fine di trasferire la responsabilità dello stivaggio del carico dall'armatore convenuto.

Tale trasferimento di responsabilità ha avuto effetto nonostante l'incorporazione dell'articolo III Regola 8 delle regole dell'Aja all'interno del contratto di trasporto. Ciò stava a significare che l'armatore convenuto aveva una completa difesa al reclamo, soggetta alla domanda se l'armatore stesso o i suoi agenti fossero intervenuti nello stivaggio al punto che il danno fosse attribuibile al loro intervento.

La Corte dispose che non vi fosse prova che il piano di stivaggio, preparato dalla nave e fornito agli stivatori a Xingang, avesse contribuito all'improprio stivaggio.

Commento

Il caso è di ovvia importanza per l'industria marittima, avendo esso coinvolto l'ampiamente utilizzato Congenbill 1994 ed il contratto di noleggio Gencon 1994. La clausola 5 del Gencon era stata modificata, ma soltanto nella misura in cui le parole "and taken from the holds and discharged" vennero cancellate e, pertanto, la decisione è limitata al trasferimento effettivo di responsabilità per le operazioni di caricazione e stivaggio. Tuttavia, non vi è ragione per cui il principio riconosciuto nel caso in questione non dovrebbe trovare applicazione anche alle operazioni di scarica laddove la clausola 5 sia stata emendata.

Conferma anche che l'articolo III (8) delle Regole dell'Aja non rende invalida la clausola 5. L'articolo III (2) non impone sul vettore un obbligo di svolgere le operazioni di caricazione e stivaggio, ma definisce l'obbligo applicabile qualora quelle operazioni debbano, da contratto, essere svolte dal vettore.

La decisione estende la tutela garantita ai vettori contrattuali attraverso l'incorporazione di clausole di contratti di noleggio che trasferiscono altrove la responsabilità del vettore contrattuale, oltre a quella riconosciuta dalla House of Lords nel caso *The Jordan II*, in modo da includere situazioni dove la clausola per il trasferimento di responsabilità nell'incorporato contratto di noleggio non include le parole "shipper" e/o "receiver".

Per informazioni si prega di rivolgersi a [Richard Mabane](#) all'indirizzo e-mail richard.mabane@hfw.com o al numero telefonico +44 (0) 20 7264 8505 (diretto) o +44 (0) 7881 827952 (cellulare).



YONG JIN – Kingsway Shipping Co Ltd v STX Gulf Shipping

Questa sentenza, emessa lo scorso 7 maggio, prende in considerazione una garanzia fornita da un sub-noleggiatore al Comandante di una nave, ed inviata nella corrispondenza tra loro intercorsa.

La Corte ha disposto che non si sia delineato un contratto di indennizzo (*contract of indemnity*) direttamente tra armatore e sub-noleggiatore, e che la garanzia sia stata data ed accettata dal Comandante solo nella sua qualità di rappresentante di un sub-noleggiatore intermedio.

I Fatti

Il caso scaturisce da una richiesta per un procedimento sommario - *summary judgment* - da parte di Kingsway (noleggiatori a scafo nudo e disponent owners) contro STX (sub-noleggiatori) in relazione ad un reclamo originato dall'arenamento del M.V. YONG JIN in Arabia Saudita nel 2011.

Il noleggiatore intermedio era Victory Shipping Sbn Bhd (Victory) e vi era un ulteriore noleggiatore nella catena, al di sotto di STX.

Il reclamo avanzato da Kingsway contro STX era relativo a perdite originate a seguito dell'arenamento, ai sensi di una garanzia che Kingsway sosteneva fosse stata fornita da STX in una e-mail inviata al Comandante della nave.

Il contesto della garanzia è che la nave aveva caricato un carico di sfere di minerale di ferro a Soharm Iman, da scaricare a Jubail. Mentre si trovava al porto di caricazione, ed a seguito di una disputa relativa a quanto carico si sarebbe potuto caricare, STX inviò al Comandante la mail sottostante (la 'Garanzia'):

"Dear Captain

... Chtrs guarantee the vsl is safety at disport with loading cargo bss

max draft 3.3m at high water for disch cargo, and also chrtrs STX Gulf Shipping will take all responsibilities for the problems occurred caused by loading cargo with max draft 13.3m high water at the disport, if any."

Kingsway sostenne che la Garanzia di cui sopra costituisse un accordo di indennizzo attraverso il quale STX concordò un corrispettivo per risarcire Kingsway contro qualsiasi danno causato dalla nave che avesse caricato una quantità di carico commisurato alla profondità del pescaggio di 13.3 metri.

STX sostenne che:

1. La Garanzia era stata inviata al Comandante nella sua qualità di rappresentate ed agente di Victory, che era il noleggiatore intermedio ed il "disponent owner" per STX; e
2. La Garanzia non faceva altro che confermare o ripetere a Victory, attraverso il Comandante, che STX si sarebbe conformato alle garanzia di porto sicuro già contenuta nel sub-noleggio.

In via alternativa, STX inoltre sostenne che la Garanzia non comportasse l'assunzione di responsabilità da parte di STX per a) negligenza della nave, il suo Comandante equipaggio e /o pilota e / o b) qualsiasi perdita o danno che potesse essere stato evitato da buona navigazione e arte marinaresca.

Tuttavia, questo non costituiva un argomento trattato dal Giudice nel procedimento sommario.

La sentenza

Con riferimento al requisito per riuscire nella richiesta di un procedimento sommario, il Giudice decise come segue:

1. La Corte deve considerare se il convenuto abbia una prospettiva di successo realistica e non immaginaria;

2. Una difesa realistica è quella che porta con sé un qualche grado di convinzione, vale a dire una difesa che sia più che meramente discutibile;
3. Nel raggiungere la sua conclusione, la Corte deve tenere conto non soltanto della prova che abbia a disposizione in costanza di procedimento sommario, ma anche quella che ci si possa ragionevolmente aspettare come disponibile durante un processo;
4. La Corte dovrebbe esitare a prendere una decisione finale senza un processo, stante che seppure non vi sia un ovvio conflitto di fatto al tempo della richiesta, vi siano tuttavia le basi per ritenere che una più profonda indagine possa aggiungere o alterare la prova disponibile e pertanto modificare l'esito del caso.

La corrispondenza

Il giudice ha fatto presente che la sua decisione si è focalizzata sull'interpretazione dello scambio di e-mail tra STX ed il Comandante, ed in particolare la Garanzia di cui si è fatto menzione in precedenza. Il Giudice rifiutò di tenere conto della corrispondenza tra Kingsway e Victory dal momento che essi non erano conosciuti a STX, e non era chiaro se molti di questi scambi fossero disponibili.

Il Giudice spiegò che la Garanzia venne data a seguito di una richiesta da parte di STX di caricare fino a 13.3 metri ed a seguito della corrispondenza inviata dal Comandante il 20 Novembre che qui si riporta:

"As I previously informed you that my vsl will be loaded cargo at Sohar based on max. draft at Jubail as 12.60m at all times only for the ship's safety purpose.



If you request us to load cargo basis of max. draft at disport as 13.3m on high water, kindly issue a your "Guarantee letter" for the safety of vessel for loading with 13.3 m on high water at disport, and for your taking all the responsibilities if any problems occurred at disport port caused by loading draft 13.3m. If you issued your "Guarantee letter" mentioned above to us, we can accept yr request for loading cargo at Sohar based on disport max. draft as 13.3m on high water as per attached pre-stowage plan. awaiting for yr prompt confirmation/reply on this matter."

Seguirono chiamate telefoniche da STX che cercò di mettere pressione sul Comandante di accettare ordini di caricare a 13.3 metri e che rifiutò di fornire una garanzia e considerò gli armatori responsabili per qualsiasi perdita. Il Comandante mantenne la sua posizione e richiese una lettera di garanzia e specificò a Victory e Kingsway come parti che leggevano in copia:

"Pls ref to msg fm sub chtrs, and kindly advise us of yr opinions on this matter by return."

In totale vennero date tre garanzie, con il Comandante che avvisava STX circa la loro necessaria formulazione, culminate nella Garanzia il cui testo abbiamo riportato all'inizio. Detta Garanzia era stata inviata al Comandante per e-mail ed era indirizzata al Comandante con Kingsway e Victory in copia. Il Comandante rispose accettando la Garanzia.

Il Giudice considerò la corrispondenza nel dettaglio e decise che le e-mail iniziali non cambiavano la concordata quantità di carico da caricare che il Comandante aveva comunicato a STX. Il Comandante pretendeva di agire come rappresentante di Victory avverso STX.

Con riguardo alle due prime garanzie offerte, il Giudice argomentò che la naturale conseguenza era che esse fossero in favore di Victory e fossero state trattate come concesse ai sensi della relazione giuridica nella catena dei contratti di noleggio.

Con riguardo alla forma finale della Garanzia sopra riportata, il Giudice decise che:

- La corrispondenza intercorsa non sarebbe stata necessaria, qualora la Garanzia fosse stata diretta tramite STX e Kingsway;
- STX non era interessato al rapporto tra Victory e Kingsway, che gli era ignoto, ma solo al proprio diritto di caricare una quantità maggiore di carico, e quello fu un diritto solo nei confronti di Victory, e non Kingsway;
- Nel fornire la Garanzia, STX aveva risolto una disputa con Victory, e non con Kingsway.

Il giudice, pertanto, concluse che la Garanzia fosse stata intesa come inviata ed accettata da Victory, e non da Kingsway.

STX inviò la Garanzia al Comandante in detta capacità ed il Comandante agì in quella capacità quando comunicò a STX l'accettazione della garanzia medesima.

Pertanto, la richiesta di procedimento sommario venne rigettata ed il reclamo di Kingsway non andò a buon fine in questa fase dell'azione legale.

Per informazioni si prega di rivolgersi a [Richard Mabane](mailto:richard.mabane@hfw.com) all'indirizzo e-mail richard.mabane@hfw.com o al numero telefonico +44 (0) 20 7264 8505 (diretto) o +44 (0) 7881 827952 (cellulare).

La "BULK CHILE" – Dry Bulk Handy Holding Inc. v. Fayette International Holdings

Per comprendere il contesto nella recente sentenza emessa dalla Corte d'Appello lo scorso 14 marzo, riassumiamo qui di seguito brevemente i fatti.

La catena contrattuale era la seguente: armatori / vettori DBHH (Dry Bulk); noleggiatori a tempo (CSAV); Sub-noleggiatori a tempo Korea Line Corporation (KLC); noleggiatori a viaggio (Fayette) e noleggiatori a viaggio / caricatori (Metinvest).

DBHH e CSAV erano entrambi attori, e sostennero che il contratto di noleggio di KLC fosse stato stipulato tra DBHH in quanto agente di CSAV. Per comodità, faremo riferimento ad entrambi come Armatori.

Nel gennaio 2011, KLC entrò in una procedura concorsuale, e non riuscì a pagare le prime due fatture di nolo.

Il 1 febbraio 2011, Dry Bulk inviò a Fayette e Metinvest un, 'Notice of Lien', (avviso tramite il quale tentava di intercettare un pagamento di nolo dal sub-noleggiatore a viaggio) richiedendo il pagamento di quanto dovuto nei confronti degli armatori. Il 5 febbraio 2011, venne inviato un ulteriore 'Notice of Lien' allegando il precedente primo avviso, che specificava che il "lien" (pegno) sarebbe stato esteso anche al carico a bordo.

L'8 febbraio vennero emesse le polizze di carico.

I caricatori erano Metinvest, ed era stato accettato da tutte le parti che le polizze dessero prova di un contratto concluso tra Metinvest e gli armatori.

Le polizze specificavano che il nolo era stato prepagato in virtù di un contratto di noleggio a viaggio tra Fayette e Metinvest ma, in realtà, il nolo non era stato prepagato.

“... Sarà considerata positiva dagli armatori dal momento che essa conferma la possibilità per un armatore di esercitare un lien sul freight dovuto dal caricatore ai sensi della polizza di carico anche dove la polizza specifichi che il nolo è stato prepagato...”

Il 18 febbraio 2011, gli armatori inviarono a KLC una *'anti-technicality notice'*, ossia un avviso che richiedeva il pagamento del nolo maturato entro un periodo di grazia stabilito nel contratto, al fine di evitare il ritiro della nave.

Il 19 febbraio, gli armatori scrissero a Fayette essenzialmente dicendo che se KLC non avesse pagato il nolo dovuto prima della scadenza del periodo di grazia riferito nella *'anti-technicality notice'* la nave sarebbe stata ritirata dal servizio di KLC, ma la scarica del carico a bordo sarebbe proseguita normalmente, sempre che Fayette si fosse conformata alle *'Notices of Lien'* ed avesse pagato il nolo direttamente agli armatori.

Fayette rispose quattro giorni dopo, il 23 febbraio 2011, mettendo in discussione la validità delle *'Notices of Lien'* e proponendo che il nolo venisse pagato in un conto di garanzia (*'escrow account'*).

Il 26 febbraio 2011, Dry Bulk ritirò la nave dal servizio di KLC per il mancato pagamento del nolo.

Il 1 marzo 2011, Fayette inviò una e-mail agli armatori con titolo *"m/v Bulk Chile – redly notice"* nella quale diede avviso agli armatori circa l'itinerario della nave e richiese che la loro e-mail fosse considerata come un preavviso di riconsegna di 5 giorni, specificando che i noleggiatori avrebbero immediatamente informato gli armatori se il tragitto della nave fosse cambiato.

Il 5 marzo 2011, Fayette scrisse al Comandante della nave richiedendogli di procedere verso il porto di scarica e di adempiere ai suoi obblighi contrattuali per scaricare il carico.

Ancora, Fayette fece riferimento a sé stessi come noleggiatori ed agli armatori come armatori.

Il 12 aprile 2011, Metinvest aveva pagato il nolo a Fayette nella somma di US\$ 2,591,291.99.

La sentenza in primo grado

Nella sentenza di primo grado, il Giudice Smith stabilì quanto segue:

- a. Il *'lien'* specificato nella clausola 18 del formulario NYPE (se non modificato) non si applicava, nella sua giusta interpretazione, a sub-nolo dovuto in virtù di un contratto di noleggio a tempo, ma piuttosto solo a *'sub-freight'* dovuto ai sensi di contratti a viaggio.
- b. I *'Lien Notices'* erano stati validi sia per forma che per contenuto.
- c. Il reclamo degli armatori contro Fayette venne accolto per il valore di US\$23,000 al giorno, sulla base che la e-mail inviata da Fayette il 1 marzo 2011 e le loro istruzioni al Comandante il 5 marzo 2011 costituivano un'espressa o implicita richiesta agli Armatori di continuare il viaggio.
- d. Un vettore ha il diritto di bloccare il nolo pagabile ai sensi di una polizza di carico che stabilisca che il nolo sia pagabile ai sensi del contratto di noleggio.

Metinvest e Fayette presentarono appello.

La decisione della Corte d'Appello

La Corte d'Appello ha confermato la decisione della High Court, rigettando l'appello. La polizza di carico evidenziava un contratto tra armatori e Metinvest. Ai sensi di tale contratto, gli armatori hanno ordinato a Metinvest il pagamento del nolo dovuto ai sensi della polizza di carico a Fayette, nella qualità di loro agenti. Non vi era ragione per cui gli armatori non potessero cancellare l'autorità degli agenti e richiedere il pagamento del nolo direttamente a loro stessi. L'analisi del Giudice Rix nel caso *Spiros C* [2000] 2 Lloyd's Rep 319 trovò applicazione.

Un armatore, pertanto, ha il diritto di bloccare il nolo dovuto ai sensi delle polizze di carico in qualsiasi momento, prima che sia stato pagato come inizialmente ordinato.

Venne considerato, altresì, che nonostante i due *'Notices of lien'* fossero basati sul diritto degli armatori ai sensi della clausola 18 del contratto di noleggio, essi erano stati sufficienti per avvisare Metinvest della richiesta del pagamento del nolo direttamente agli armatori e non a Fayette.

Essi contenevano espliciti avvertimenti a Metinvest che stavano rischiando di pagare il nolo due volte.

Non ebbe importanza che le polizze fossero marcate *"freight prepaid"* dal momento che, in realtà, il nolo non era stato pagato.

Per quanto riguardava, invece, il reclamo per ragionevole remunerazione a seguito della cancellazione, il Giudice ha considerato che il preavviso di riconsegna da parte di Fayette ed il messaggio di quest'ultima inviato il 5 marzo facessero riferimento alla sopra costituita ed implicita richiesta agli armatori di continuare il viaggio, generando in Fayette un'obbligazione di pagare una remunerazione



ragionevole per questo servizio, che era stata decisa nella cifra di US\$23,000 per giorno.

La Corte d'Appello ha confermato questa decisione, notando che la corrispondenza mostrasse come Fayette mettesse sé stessa nei panni di KLC come la parte legittimata a dare ordini.

Non fu di alcun ostacolo all'analisi del Giudice il fatto che gli armatori fossero, in ogni caso, sottoposti ad un'obbligazione contrattuale ai sensi delle polizze di carico di trasportare il carico a destinazione e scaricarlo.

Non vi è ragione per cui una richiesta che dia origine ad un diritto di giusta remunerazione non possa essere fatta per portare a termine servizi i quali, in parte o tutti, il ricevente della richiesta sia già obbligato a portare a termine ai sensi di un contratto con una terza parte.

Commento

La sentenza non ha carattere soddisfacente, dal momento che vi sono molte domande che non hanno avuto risposta.

Probabilmente, sarà considerata positiva dagli armatori che abbiano una nave a noleggio ad un noleggiatore inadempiente, dal momento che essa conferma la possibilità per un armatore di esercitare un *lien* sul *freight* dovuto dal caricatore ai sensi della polizza di carico anche laddove la polizza specifichi che il nolo è stato prepagato, e su qualsiasi sub-nolo o *sub-freight* dovuto nella catena contrattuale a seconda di quale sia la formulazione del noleggio pertinente.

D'altro canto, la decisione ha un impatto piuttosto duro sui noleggiatori. Ci si chiede se, come conseguenza di questa decisione, Metinvest potrebbe essere stato responsabile di pagare il nolo due volte qualora un pagamento a Fayette non avesse scaricato Metinvest

“... D'altro canto, la decisione ha un impatto piuttosto duro sui noleggiatori. Ci si chiede se, come conseguenza di questa decisione, Metinvest potrebbe essere stato responsabile di pagare il nolo due volte qualora un pagamento a Fayette non avesse scaricato Metinvest dalle sue obbligazioni ai sensi della polizza di carico (e viceversa).”

dalle sue obbligazioni ai sensi della polizza di carico (e viceversa). Vi sono anche problematiche con riguardo agli obblighi degli armatori per quanto riguarda le somme ricevute in eccedenza del nolo dovuto dal loro noleggiatore e se questo possa portare ad un risultato iniquo.

La Corte d'Appello ha riconosciuto che, sebbene la necessità che l'armatore rimborsi un' eventuale eccedenza nella somma ricevuta possa costituire un problema nei casi di insolvenza, tali potenziali difficoltà non possono esse stesse ostruire il funzionamento di un diritto contrattuale. La Corte ha semplicemente notato che, fino ad ora, non si è rivelato essere un vero problema.

In relazione al blocco del *freight*, la sentenza lascia aperta la domanda circa la quale un noleggiatore a tempo nella catena di contratti di noleggio, che non sia inadempiente, possa ottenere un'ordinanza che impedisca all'armatore di bloccare il pagamento del *freight* ai sensi delle polizze di carico. La Corte d'Appello ha notato che, commercialmente, questo capita raramente nella pratica, ma ha suggerito che un noleggiatore possa fare affidamento sulla clausola 8 del formulario NYPE, o su una simile clausola sull'impiego della nave, al fine di evitare ciò.

La Corte d'appello ha notato che, per sapere se tale tesi sarà accolta, si dovrà attendere una sentenza in merito, laddove la situazione si presenti.

Pertanto, per riassumere:

- Una polizza di carico è un contratto tra un armatore e un caricatore ai sensi del quale l'armatore ordina che il nolo venga pagato al suo agente (in questo caso, Fayette). Tuttavia, l'armatore si riserva il diritto di ricevere direttamente la remunerazione contrattuale e può, pertanto, revocare l'autorità dell'agente (si veda in tal senso il caso Spiros C [2000] 2 Lloyd's Rep 319).
- Si lascia aperto il quesito se l'armatore possa revocare l'autorità del suo agente al fine di ricevere il *freight* della polizza di carico in circostanze in cui non vi sia nolo non saldato tra armatore e noleggiatore.
- La decisione potrebbe creare difficoltà per i noleggiatori ed apre alla possibilità di dover pagare due volte, ossia rimanere responsabile per il pagamento del *freight* ai sensi di un contratto di noleggio a viaggio dopo aver pagato agli armatori ai sensi di un *lien* sul *freight* pagabile in virtù della polizza di carico, o viceversa.



- Un armatore deve pagare ad un terzo delle somme che abbia eventualmente ricevuto in eccedenza rispetto alla somma dovuta dal suo noleggiatore. Tuttavia, non è chiaro a chi debba pagare, né quale sarebbe la posizione nel caso in cui il noleggiatore a tempo sia insolvente. Ci si aspettano futuri casi sul punto.
- Si raccomanda l'invio di messaggi separati per esercitare diritti di *lien* sul *freight* dovuto, rispettivamente, ai sensi di polizze di carico e di un contratto di noleggio, e quindi di non confondere i due *lien* in un solo avviso.

Per informazioni si prega di rivolgersi a [Richard Mabane](mailto:richard.mabane@hfw.com) all'indirizzo e-mail richard.mabane@hfw.com o al numero telefonico +44 (0) 20 7264 8505 (diretto) o +44 (0) 7881 827952 (cellulare).

Aggiornamento sulla pirateria

Seppure la pirateria sia al livello più basso dal 2006, l'International Maritime Bureau (IMB) avverte della minaccia di attacchi violenti e chiede maggiori pattuglie in acque indonesiane.

L'ultimo rapporto sulla pirateria emesso dall'IMB ha illustrato 188 episodi di pirateria nei primi nove mesi del 2013, 233 in meno rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

Il rapporto mostra che anche il numero degli ostaggi è sensibilmente diminuito, con 266 ostaggi rapiti quest'anno, rispetto ai 458 nei primi tre trimestri del 2012. Nei primi nove mesi del 2013, i pirati hanno dirottato con successo 10 navi, fatto fuoco contro 17 e sono saliti a bordo di 140. Ulteriori 21 attentati sono stati sventati. In totale, 266 membri degli equipaggi sono stati presi in ostaggio come garanzia per la nave e 34 rapiti per chiedere un riscatto. Un marinaio è stato ucciso, 20 sono stati feriti, ed uno è stato dato per disperso.

Il Direttore dell'IMB ha dichiarato che, anche se il numero degli attacchi intorno alla Somalia sono diminuiti e stanno continuando a diminuire sensibilmente, la minaccia persiste, soprattutto nelle acque somale e del golfo di Guinea.

Il meteo nell'oceano indiano è diventato adesso più favorevole per i pirati per agire. Nelle ultime due settimane, ci sono stati due attacchi al largo della costa somala, ed esperti hanno fatto sapere che, forse, misure di sicurezza collaudate potrebbero non essere sufficienti per respingere attacchi futuri.

Al 30 settembre 2013, sospetti pirati somali hanno preso in ostaggio due navi richiedendo il pagamento di un riscatto con 15 membri dell'equipaggio a bordo. Al momento, 49 ostaggi sono trattenuti a terra, 37 dei quali sono in questa situazione di prigionia da più di due anni.

Con meno attacchi a largo della Somalia, l'IMB ha notato che l'attenzione è sempre più spostata verso il Golfo di Guinea; la regione ha registrato oltre 40 attacchi di pirateria nei primi tre trimestri del 2013, con 132 membri dell'equipaggio presi in ostaggio e sette navi dirottate.

I pirati, spesso pesantemente armati e violenti, stanno prendendo di mira le navi e i loro equipaggi lungo la costa, fiumi, ancoraggi, porti e acque circostanti, in molti casi, per saccheggiare le navi e rubarne il carburante.

Seppure il coordinamento di pattuglie del Benin e le autorità nigeriane hanno contribuito a ridurre gli attacchi nel Golfo di Guinea, l'IMB ha avvertito che pirati si muovono indisturbati se non vengono controllati. Si veda il dirottamento di una nave cisterna fuori Port Gentil, Gabon nel luglio 2013, a mano di sospetti pirati nigeriani.

Infine, l'IMB ha dichiarato che un'area di crescenti attacchi di rapina a mano armata è l'Indonesia, dove sono stati registrati 68 attacchi a mano di pirati a navi per la maggioranza all'ancora.

Quanto ai proventi della pirateria, secondo un rapporto della Banca Mondiale e delle Nazioni Unite, i pirati dell'Africa occidentale avrebbero accumulato la somma di 400 milioni di dollari, per i riscatti pagati tra il 2005 ed il 2012. Apparentemente, sarebbero state le strutture finanziarie dietro la pirateria, e non i pirati stessi, a raccogliere la maggior parte dei proventi, che verrebbero riciclati per finanziare operazioni criminali, tra cui commercio di armi e commercio umano.

Il rapporto fa anche menzione del supporto che viene dato dalla comunità locale in Somalia ai pirati, incluso cibo e khat, una droga stimolante legale.

Navi rilasciate

Due ostaggi della petroliera francese ADOUR sono stati liberati il 19 giugno scorso, a seguito di un blitz armato. La nave era stata presa in ostaggio il 13 giugno poco dopo aver lasciato il porto di Lomé. I pirati hanno abbandonato la nave ed hanno rilasciato tutti i membri dell'equipaggio tranne due, per garantirsi la fuga. I due membri dell'equipaggio sono poi stati ritrovati in un villaggio in Nigeria.

La nave ALBEDO, catturata dai pirati somali a largo delle coste somale il 26 novembre 2010 con 23 membri dell'equipaggio a bordo, è affondata lo scorso 7 luglio. Quattro membri dell'equipaggio e sette pirati hanno perso la vita. La fonte di informazioni, che si sarebbe identificato come pirata, ha dichiarato che non ci sarebbero state abbastanza imbarcazioni per salvarli. Le forze militari europee hanno perlustrato la zona nella ricerca di eventuali sopravvissuti; sette ostaggi



sono stati liberati il 2 agosto 2012 dopo che venne pagato un riscatto pari a \$1.1 milioni, ma un ostaggio venne ucciso durante le negoziazioni.

La petroliera SP ATLANTA, battente bandiera delle Marshall Islands, e sequestrata il 10 agosto scorso nei pressi del porto di Lagos, è stata liberata dopo quattro giorni di cattura. Quando si trovava all'ancora, i pirati armati sarebbero saliti a bordo sequestrando nave ed equipaggio, che fortunatamente non ha subito alcuna violenza.

Per informazioni si prega di rivolgersi a [Richard Mabane](mailto:richard.mabane@hfw.com) all'indirizzo e-mail richard.mabane@hfw.com o al numero telefonico +44 (0) 20 7264 8505 (diretto) o +44 (0) 7881 827952 (cellulare).

Modifica alla legge brasiliana - la presentazione delle Polizze di Carico originali non è più necessaria

Sembrerebbe che, ai sensi della legge brasiliana, i ricevitori del carico non siano adesso più tenuti a presentare l'originale della polizza di carico al

fine di ottenere il rilascio delle merci in loro custodia (ai sensi della *Normative Instruction* 1356/13, pubblicata lo scorso 3 maggio 2013).

Ciò potrebbe costituire motivo di preoccupazione per i vettori, i quali potrebbero rischiare di essere denunciati per *misdelivery*, e creerebbe problematiche a livello di copertura da parte dei P&I, che i Club potrebbero voler chiarire ai loro membri, prima che scaturiscano controversie.

La sede di HFW a San Paolo ha recentemente ricevuto varie richieste di informazioni sul punto.

HFW – Notizie

Nuova Equipe specializzata nel diritto dell'edilizia

Il 29 aprile scorso, un intero team specializzato nel diritto dell'edilizia, proveniente dallo studio Maxwell Winward, è entrato a far parte di HFW. Il team, capitanato da Max Wieliczko, con i soci Michael Sergeant e Robert Blundell ed 8 associati, ha un'eccellente reputazione nel mercato, e particolarmente nell'agire per tutelare imprenditori ed appaltatori dalle problematiche che possano emergere da importanti progetti infrastrutturali.

HFW Hong Kong premiato come "Hong Kong Law Firm of the Year"

Lo scorso 17 maggio, l'ufficio di Hong Kong di HFW ha ricevuto l'assegnazione del prestigioso riconoscimento di *Hong Kong Law Firm of the Year*, durante l'Asia Legal Business Awards 2013. Sono stati presi in considerazione tutti gli studi legali basati ad Hong Kong, inclusi molti studi noti, tra cui studi Australiani ed Americani, e l'alta competizione ha reso l'evento, ed il risultato raggiunto, davvero importante.

HFW Cina premiato come "Shipping & Maritime Law Firm of the Year 2013"

Ancora, il 12 settembre, l'ufficio di Shanghai di HFW è stato premiato come *Shipping & Maritime Law Firm of the Year 2013* all'annuale evento China Law and Practice awards. Il premio, frutto del riconoscimento allo studio che abbia avuto il maggior impatto sulla comunità legale Cinese, è il chiaro segno della qualità professionale che i clienti hanno ricevuto dallo studio di Shanghai e dal suo team.

HFW Dubai premiato come "Maritime Lawyer of the Year".

Ed infine, il 29 ottobre, l'ufficio di Dubai di HFW è stato premiato come *Maritime Lawyer of the Year al Lloyds' List Middle East and Indian Subcontinent awards*, riconoscimento molto importante che dimostra la reputazione del team di Dubai, e la sua grande professionalità in ogni ambito del diritto marittimo.

Per informazioni si prega di rivolgersi a [Richard Mabane](mailto:richard.mabane@hfw.com) all'indirizzo e-mail richard.mabane@hfw.com o al numero telefonico +44 (0) 20 7264 8505 (diretto) o +44 (0) 7881 827952 (cellulare).



Il team Italiano di HFW a Londra:



Richard Mabane
Londra Partner
T: +44 (0)20 7264 8505
richard.mabane@hfw.com



Alessio Sbraga
Londra Associate
T: +44 (0)20 7264 8768
alessio.sbraga@hfw.com



Margherita Bennicelli Pasqualis
Londra Avvocato Italiano
T: +44 (0)20 7264 8168
margherita.bennicellipasqualis@hfw.com

Avvocati del Commercio Internazionale

HOLMAN FENWICK WILLAN LLP

Friary Court, 65 Crutched Friars

London EC3N 2AE

United Kingdom

T: +44 (0)20 7264 8000

F: +44 (0)20 7264 8888

hfw.com

© 2013 Holman Fenwick Willan LLP. Tutti i diritti riservati.

Pur essendo stata esercitata la massima diligenza nel verificare l'accuratezza delle informazioni contenute in questo bollettino al momento della distribuzione, tali informazioni sono da considerarsi meramente indicative. Non sono da considerarsi un parere legale.

Holman Fenwick Willan LLP è titolare del trattamento dei dati personali relativi ai destinatari.

Per correggere i Vostri dettagli personali o cambiare le Vostre preferenze di posta elettronica, Vi preghiamo di contattare Craig Martin al +44 (0)20 7264 8109 o all'indirizzo email craig.martin@hfw.com.